

Eiszeit auf Brandenburgs Wasserstraßen und Seen

VERKEHR Unterwegs mit dem Eisbrecher-Schiff „Eisbär“/ Seit Freitagnacht ist der Schiffsverkehr auf der Havel eingestellt

Laut und beständig verwandelt der „Eisbär“ das glatte Eis der Havel in eine Trümmerlandschaft. Seit Freitagnacht steht auch er still. Wegen der konstant niedrigen Temperaturen sind seine Dienste zu aufwändig. Seitdem ruht der Schiffsverkehr.

Von Heike Schulze

Das Bild, das sich am Bug des „Eisbären“ bietet, erinnert an die Anfangsszene aus dem Film „Ice Age“. Dort bringt ein Eiskater den Gletscher mit einer in das Eis geschlagenen Nuss zum Bersten. Auf der Havel ist es Eisbrecher „Eisbär“, der das Eis strahlenförmig aufreißt und mit Getöse in unterschiedlich große Eisschollen zerbricht. Hinter sich lässt der „Eisbär“ eine breite Rinne. Einige Stunden lang kann sie nun von Frachtern, Tankern, Schubschiffen und anderen Wasserfahrzeugen befahren werden. Dann ist sie wieder zugefroren.

Der Eisbrecher des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brandenburg (WSA) sorgt seit 1967 auf der Unteren Havelwasserstraße zwischen dem Jungferensee bei Potsdam und der Schleuse Wusterwitz dafür, dass Schifffahrt überhaupt möglich ist. Eisschichten von bis zu 20 Zentimetern Dicke kann er brechen. Doch seit Freitag, 22. Uhr, herrscht völlige Ruhe auf der Havel. Seit diesem Zeitpunkt gibt es bis auf Widerruf durch das WSA keinen Schiffsverkehr mehr. Die Wasserstraßen bei den momentanen Temperaturen befahrbar zu halten sei zu aufwändig.

Die letzte Schicht vor Einstellung der Schifffahrt beginnt um 13 Uhr. Schiffsführer Ingo Schnetzke, zweiter Schiffsführer Kay Löthar und Matrose Steffen Schulze lösen ihre drei Kollegen an der Brandenburger Schleuse von der Frühschicht ab. Ein Anruf beordert sie sofort in Richtung Wusterwitz. Tanker „Richard“ muss Heizöl nach Berlin bringen, und auch der Hamburger Frachter „Polaris“ ist in Richtung Hauptstadt unterwegs. Am Ende des Silokanals kommen die Schiffe in Sicht, der „Eisbär“ wendet umgehend und waltet bis zur Schleuse seines Amtes.

Das Hochschleusen verläuft störungsfrei, das Öffnen der Schleusentore in Rich-



Achtung, Rutschgefahr! Auch Schwäne haben kein Anti-Rutsch-Profil unter ihren Füßen. Und so kann ein Eismarsch schnell zur Schlitterpartie werden. Natürlich mit der dem Schwan eigenen Eleganz.

tung Potsdam nicht ganz. Die von der Oberhavel hereindrückenden Eisschollen verfangen sich immer wieder zwischen den sich öffnenden Toren und den Wänden der Schleusenammern. WSA-



„Ich kenne die Fische hier mit Namen“

Ingo Schnetzke
Schiffsführer

Mitarbeiter versuchen, sie mit langen Stecken wegzudrücken. Der „Eisbär“ und die ihm folgenden Schiffe können ausfahren. Alles läuft nach Plan. Auf der Oberhavel ist deutlicher zu spüren, wie notwendig die Arbeit des Eisbären, der in den wärmeren Monaten als Schubschiff für Boote ohne Motor eingesetzt wird, ist. Während er im Stadtgebiet der Unterhavel immer wieder offene Wasserflächen und Bereiche mit lose schwimmenden Eisschollen durchfährt, sind die Schollen auf der Oberhavel durch die Strömung dicht zusammengeschwemmt und -gefroren.

Die Fahrt des „Eisbären“

verläuft unruhig. Seine 80 Tonnen schieben sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 16 Kilometern in der Stunde gegen die Eissmassen. Dabei wirft es das in Genthin gebaute Schiff ab und zu leicht aus der Bahn. Der „Eisbär“ knirscht und hinterlässt ein Trümmerfeld.

Lietzen (Blässhühner), Enten und vereinzelte Schwäne schauen dem Geschehen wenig interessiert zu. Ein Kormoran sucht das Weite, als sich der „Eisbär“ polternd nähert, und auch ein Schwan, der genau in der Fahr Rinne auf einem glatten Stück Eis pausiert, macht sich schlitternd davon. Das Seeadlerpaar, das im Raum Saaringen zu Hause und den Schiffern wohl bekannt ist, kreist hoch oben in der Luft. Der „Eisbär“ grüßt mit seinem Signalhorn.

Die eisklare Stille der Landschaft, die ruhigen Vögel und

das gleichmäßige Fahren scheinen symptomatisch für die Arbeit der drei Männer auf dem Eisbrecher zu sein. Hektik kennen sie kaum. Ruhig und diszipliniert erfüllen sie ihre Aufgaben. Hinter dem Treblesee wird gewendet. Im Dammgraben bei Kilometer 38 ist überwiegend loses Eis anzutreffen. „Richard“ und „Polaris“ würden keine Probleme beim Fahren haben.

Gemütlich wird es auf der Rückfahrt nach Brandenburg. Die Sonne geht unter, Dunkelheit senkt sich über das Land. Zeit, die Maschine zu warten. Die Kipphebel der Ein- und Auslassventile für den Dieselaufzug, die zur Hauptmaschine gehören, brauchen alle drei Stunden etwas Öl, erklärt Steffen Schulze. Die Maschine sei schon die zweite. Aber auch sie hätte schon dreißig Jahre auf dem Buckel. Gute Pflege mache sich eben bezahlt.

Aus der Pantry strömt Kaffeeduft, das zugeschaltete Radar schimmert grünlich in den Steuerhaus. Schnetzke erzählt von einer langen Jahre zurückliegenden Tour, als er ein Schiff aus Rathenow kom-



Steffen Schulze hat regelmäßig Auge und Ohr an der Schiffsmaschine.

FOTOS (5): HEIKE SCHULZE

mend durch den Nebel begleitet. Dessen Kapitän rief entgeistert: „Man, Sie haben ja nicht mal Radar!“ „Das macht nichts“, parierte er, „Dafür kenne ich die Fische hier mit Namen.“

Und wieder geht es durch die Brandenburger Schleuse. Schiffe, die begleitet werden

wollen, werden nicht mehr gemeldet. Aber ein verfrühter Feierabend steht nicht zur Debatte. Zuvor muss getankt werden, eine Füllung des „Eisbären“ macht 4000 Liter Diesel aus. Auch das Trinkwasser soll aufgefüllt werden, und Saubermachen schadet nie. Am Freitag hat der „Eisbär“

130 gefahrene Kilometer im Buch. Für das Wochenende stehen zwei letzte Bereitschaftsschichten an. Irrendwo könne es immer ein Leck geben, Hilfe nötig sein, sagt Schnetzke. Und dann müsse der „Eisbär“ kommen. Dann, wenn sonst niemand mehr kommt.



Auf vor kurzem frisch überfrorenen Wasserflächen ist das Bersten der Eisschichten besonders gut zu verfolgen.



Nach der gefahrenen Schicht könnte auch der „Eisbär“ eine Enteisung vertragen.